

Fuß vom Gas  
Dach auf  
Frische Luft rein

TRESER

Das Autovergnügen





Wenn ich es mir recht überlege, habe ich mein ganzes Leben lang vom Autovergnügen geträumt. Nicht wenige halten mich für einen von den Möglichkeiten des Automobils-Faszinierten, einige für einen Besessenen. Wahr ist, daß ich meine Lebensaufgabe darin sehe, Neues zu entwickeln, das Autofahren zu einem immer größeren Vergnügen macht. Um auf keinen Fall mißverstanden zu werden: Nach meinem Verständnis hat das Autovergnügen nicht zwangsläufig etwas mit Schnelfahren zu tun. Ich sage: Fuß vom Gas, Dach auf, frische Luft rein, Musik – und das Autovergnügen kann beginnen.

Die Automobil-Entwicklung hat in 100 Jahren viele interessante und reizvolle Techniken hervorgebracht, die auch mich immer wieder in ihren Bann gezogen haben. Neben meiner frühen Leidenschaft, Rennen zu fahren, war es diese Faszination, die mich zum Ingenieurstudium für Kraftfahrzeug- und Flugzeugbau veranlaßt hat. Heute bin ich stolz darauf, im Laufe der Jahre dem Automobilbau einige Impulse zur sinnvollen Weiterentwicklung des Autos gegeben zu haben.

Im Grunde ist der Bau eines eigenen Treser Autos nicht mehr – aber auch nicht weniger – als ein folgerichtiger Schritt in meinem beruflichen Werdegang, der mich seit 25 Jahren durch verschiedene Sparten der deutschen Automobil- und Zubehörindustrie geführt hat.

Als ich 1982 in Ingolstadt die Walter Treser GmbH Automobiltechnik und Design gründete, die sich mit der Entwicklung hochwertiger Sonderteile und exklusiver Automobile auf der Basis von Audi- und VW-Modellen befaßt, war das ein erster Schritt auf dem Weg zur Realisierung meines alten Traumes: ein eigenes Auto zu bauen.

Doch wie groß ist die Spanne zwischen Traum und Wirklichkeit! Zeichnungen und Pläne für einen Treser Sportwagen waren längst fertig, ebenso ein Windkanal-Modell – bevor ich zum ersten Mal im Oktober 1985 in Berlin ein Fabrikgelände betrat, an dessen Eingang ein neues Schild verrät: Walter Treser Automobilbau GmbH. Bis es so weit war, hatten viele geholfen. Auch auf diesem Weg vielen Dank.

Insbesondere auch an Volkswagen, auf deren bewährter Technik der Treser Sportwagen aufbaut, und auf deren Vertriebs- und Service-Partner Sie sich als Treser-Kunde verlassen können.

Welch eine Geburtsstätte für ein neues Auto! Inmitten eines 50.000 Quadratmeter großen Parks liegen Verwaltung und Produktionshallen, 1932 im Bauhausstil als Maschinenfabrik errichtet. Großzügig angelegt, viel Glas, viel Licht. Jeder Arbeiter sollte – und wird – von seinem Arbeitsplatz den Blick frei haben auf alle vier Jahreszeiten.

Was bereits vor mehr als 50 Jahren als mustergültig galt, steht heute unter Denkmalschutz. Deshalb werden Modernisierung und Ausbau der Gebäude in enger Zusammenarbeit mit dem Landeskonservator und dem Senat von Berlin vorgenommen.

Noch ist nicht alles fertig. Hatten meine Mitarbeiter und ich doch nur ein Ziel im Auge: Der Treser Sportwagen muß bis zur Internationalen Automobil-Ausstellung 1987 fertig werden. Und er wurde fertig!

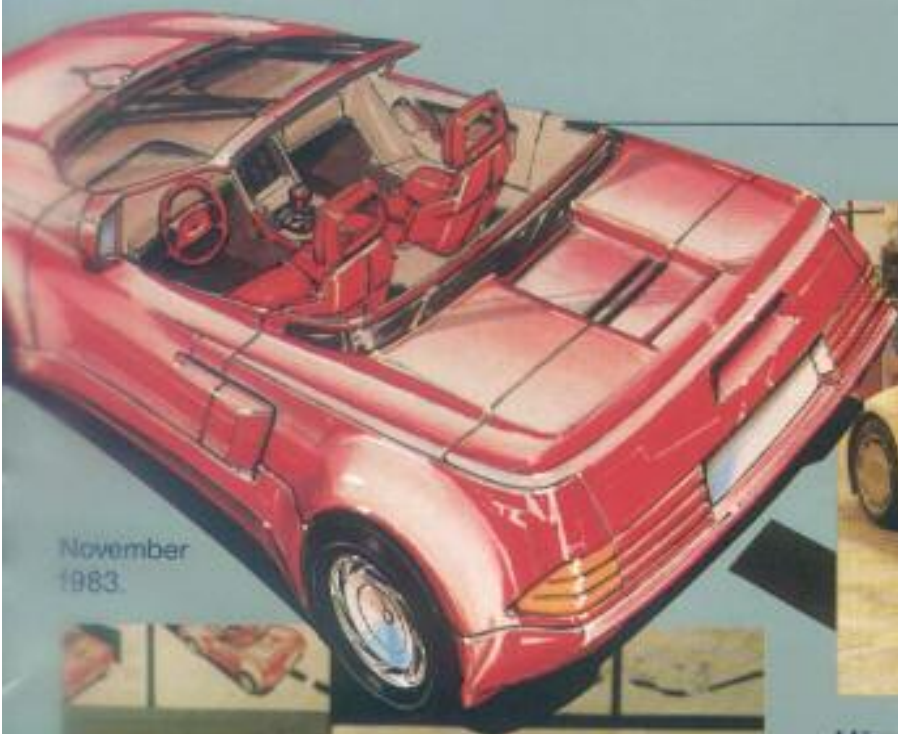
Wir stellen ein Auto vor, das in vielem anders ist. Sogar in der Auslieferung. Denn statt der lästigen Überführungskosten, holen Sie Ihren Treser Sportwagen bei uns in Berlin ab. Sie reisen per Flugzeug an, genießen Berlin, übernachten im Hotel und haben bei Übergabe des Autos Gelegenheit, mit dem Meister des Teams zu sprechen, das in Gruppenmontage „Ihren“ Treser Roadster oder „Ihr“ Treser Coupé gebaut hat.

Ab Mai 1988 ist es soweit.

Es gab schon immer Automobile, deren Besitz etwas Besonderes darstellte. Sie können den Treser Sportwagen getrost dazuzählen.

*W. Treser*





November  
1983.



März 1986. Ein halbes Auto vor einer Spiegelwand gibt den ganzen Eindruck des späteren Treser Sportwagens wieder. Letzte Gelegenheit für stilistische Retuschen.



Mai 1984. Ein dreidimensionales Anschauungsmodell aus Holz ermöglicht erstmals die genaue Beurteilung der Größenproportionen. Die ersten Windkanalversuche werden unternommen und zeigen hervorragende Werte. Mit dem Bau eines Modells in Originalgröße wird begonnen.



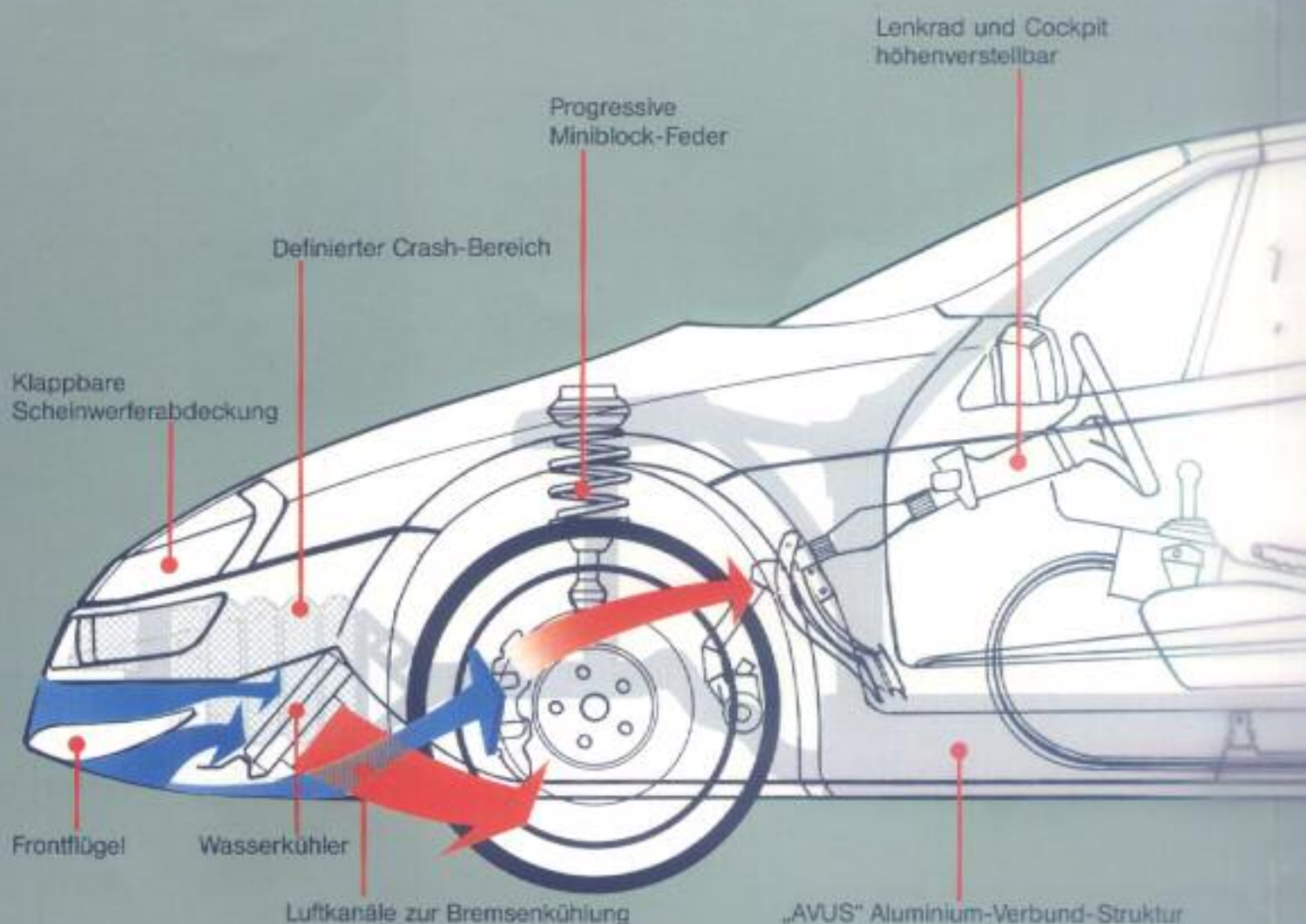
April 1987. Testfahrten – z.B. in Südfrankreich und auf einem Flugplatzkurs in Berlin – dienen der Erprobung von Sicherheit, Funktionstüchtigkeit, Zuverlässigkeit u. a.



Oktober 1985.  
1:1-Modell. Maßgenauer Vorläufer des Treser Sportwagens. Erprobung der Sichtverhältnisse, aller Sicherheitsanforderungen, Fugenbreiten und Überprüfung des Erscheinungsbildes.







In dem definierten Crash-Bereich der Knautschzone ist zwischen den umhüllenden Laminat-Schalen ein absorbierender Schaumstoff eingebettet, der die Stoßenergie auffängt – vergleichbar mit der Konzeption bei den Rangierwagen der Eisenbahn.

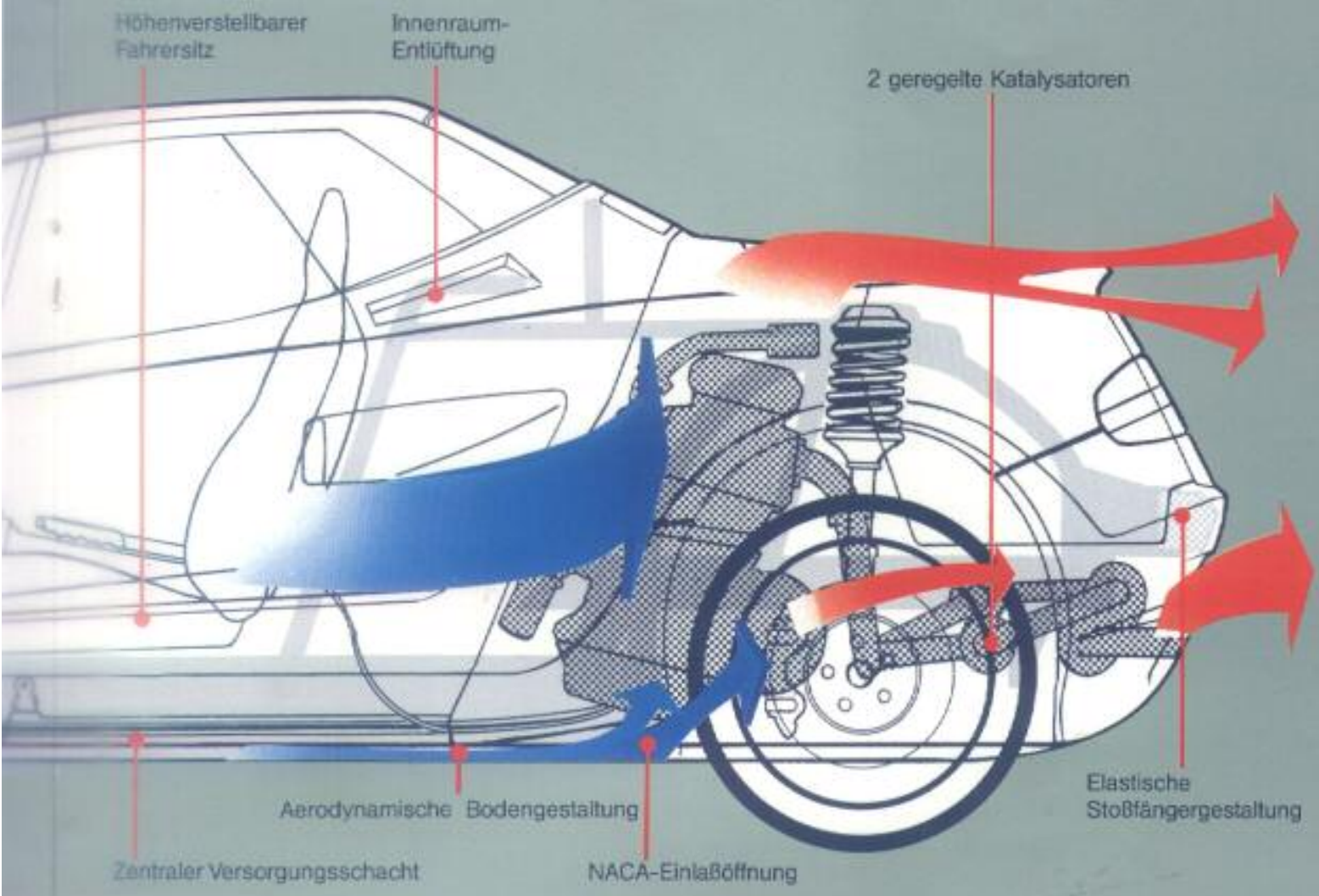
Ein wesentlicher Beitrag zur defensiven Fahrersicherheit, ebenso wie elastische Stoßfänger vorn und hinten.

Ausführliche Versuche im Windkanal führten zur Gestaltung eines aerodynamisch einwandfreien Automobils.

Mit ausschlaggebend dafür ist die Bodenkonstruktion mit ihrer Aluminium-Verbund-Struktur „AVUS“. Der steife, leichte Fahrzeugboden ist eine für Treser patentierte Neuentwicklung, die aus einer Kunststoff- und Aluminium-Tragstruktur besteht. Sie ist steif, korrosionssicher und problemlos aerodynamisch zu gestalten.





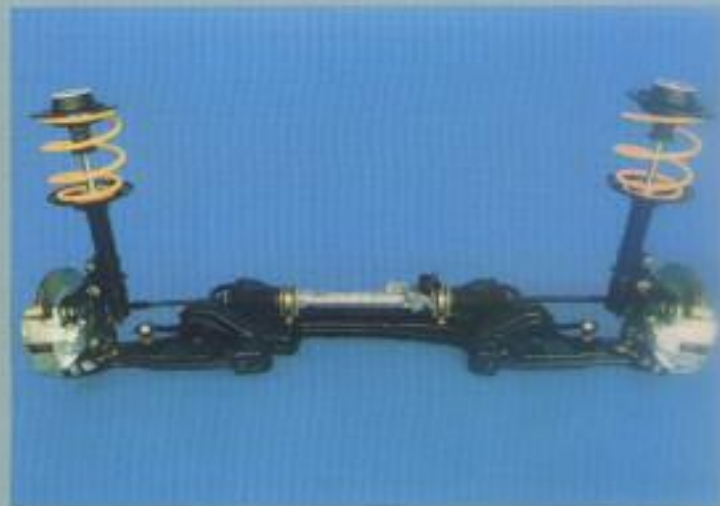


Integrierte Flügel vorn und hinten sorgen für gezielte Durchströmung von Kühler und Motorraum und reduzieren störende Auftriebskräfte bei höheren Geschwindigkeiten. Ein NACA-Einlaß kühlt Ölwanne, Ölkühler und Auspuff. Durch die in den Unterboden eingelassenen Öffnungen im Bereich der Räder wirkt der Luftstrom gezielt auf die Bremsen und saugt – in Verbindung mit den klassischen Treser Turborädern – den Luftstrom unter dem Auto von innen nach außen.

Die Aluminium-Verbund-Struktur „AVUS“ ist so ausgebildet, daß eines der Aluminium-Profilie gleichzeitig als zentraler Versorgungsschacht dient. Darin verlaufen geordnet – korrosionssicher verkleidet und damit außerhalb des Schmutzbereichs – alle für Kühlung, Bremsen, Kupplung, Schaltung oder Heizung notwendigen Leitungen und Rohre.







VW-4-Zylinder-Reihen-Einspritzmotor vor der Hinterachse angeordnet, 1,8 Liter, 16 Ventiler mit zwei oberliegenden Nockenwellen, zwei geregelten Katalysatoren, 130 PS. Neuentwickeltes VW 5-Ganggetriebe inkl. Kuppelung und Antriebsstrang.

McPherson-Vorder- und Hinterachse mit superprogressiven Miniblock-Federn, zwei Hilfsrahmen, Zahnstangenlenkung, belüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, servounterstützt, zwei Stabilisatoren.

## Der Treser Sportwagen...

...ist als zweisitziger, leichter Sportwagen mit Mittelmotor und Hardtop-Dach konzipiert. Bodengruppe und Karosserie werden neu entwickelt, wobei bei der Aluminium-Verbundbodengruppe Leichtbau und Aerodynamik im Vordergrund stehen, während beim GFK-Aufbau Aerodynamik und vor allem ein funktionelles, faszinierendes Sportwagendesign vorherrschen, die den jungen und jung gebliebenen Sportwagenliebhaber begeistern. Auf höchste Qualität ist zu achten.

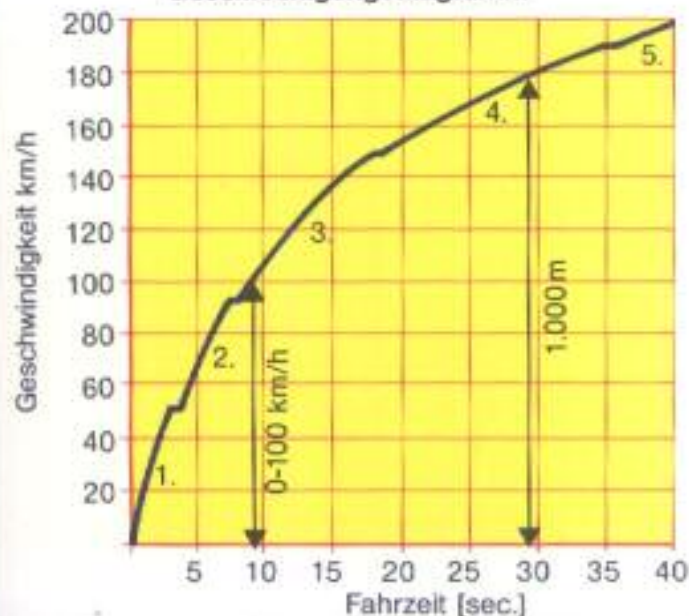
Es sind eine Roadster-Version mit versenkbarem Hardtop-Dach nach Treser Patent und eine Coupé-Version vorgesehen.

Die technischen Aggregate, wie Motor, Getriebe, Vorder- und Hinterachse, Bremsen, Lenkung, Heizung usw. werden, soweit irgend möglich, aus dem VW/Audi-Baukasten übernommen." (Auszüge aus dem Lastenheft)

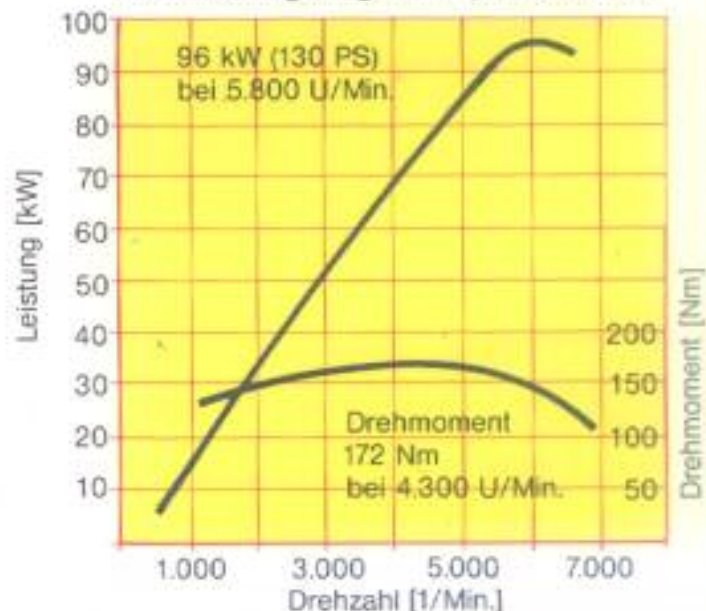
Der Treser Mittelmotor-Sportwagen verzichtet bewußt auf extreme Motorisierung und überzogenen technischen Aufwand, um sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Begeisterndes Äußeres  
Leicht zu öffnendes, aber festes Dach  
Musik aus sechs Lautsprechern  
Bewährte Technik von Audi und VW

**Beschleunigungsdiagramm**



**Motorleistungsdiagramm 1,8-l/16-V-Motor**







### Cabrioletfahren macht Spaß.

Doch es ist nicht zu bestreiten, daß sich in hiesigen Breiten die Cabrio-Freuden auf wenige Sonnentage beschränken, und in der übrigen Zeit die Nachteile eines flatternden, zugigen, nassen und lauten Stoffdachs überwiegen.

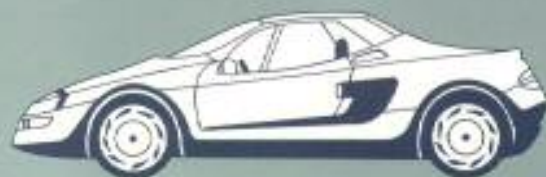
### Also: Ein Hardtop muß her.

Doch dieses wiederum ist umständlich zu montieren. Oder das Dach steht in der Garage, wenn es wirklich zu regnen beginnt. Oder die Sonne kommt plötzlich heraus, man will die Natur spüren und frische Luft reinlassen und – wird das Dach nicht los.

Es gibt eine bessere Lösung:

Das aufklappbare Hardtop-Dach nach Treser Patent.

Im Jahr 1983 realisierte Walter Treser in dem von ihm gebauten Audi quattro Roadster erstmals auf der Welt seine mittlerweile längst patentierte Dachkonstruktion:



Mittels Gasfedern ließ sich ein festes Hardtop-Dach mühelos in Sekundenschnelle hinter die beiden Notsitze klappen – ohne den Kofferraum oder sonstige Nutzflächen im Auto zu verringern.

Diese Lösung verbindet die Annehmlichkeiten des Offenfahrens mit den Vorzügen eines festen Dachs.

Nur folgerichtig verfügt der Treser Roadster über eine weiterentwickelte Variante, bei der sich das feste Dach hinter den Rücksitzen versteckt und vor dem Motor nur wenig Platz benötigt.

Ein kurzer Knopfdruck genügt, und preiswerte, stumme Diener in Form von zuverlässigen Elektromotoren öffnen und schließen ihr Dach – wann immer und so oft Sie möchten.





## Technische Daten:

**Motor:** VW-4-Zylinder, 16 Ventiler mit zwei geregelten Katalysatoren als Mittelmotor (Quereinbau); Bohrung x Hub 81x86,4 mm; Hubraum 1,781 cm<sup>3</sup>; Leistung 96 kW (130 PS) bei 5.800 U/Min.; Drehmoment 172 Nm bei 4.300 U/Min. **Getriebe:** VW-5-Gang-Getriebe inkl. Kupplung und Antriebsstrang. **Fahrwerk:** Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Querlenkern, McPherson-Federbeine, Miniblock-Federn, Querstabilisator, Zahnstangenlenkung, auf Wunsch Servolenkung. Hinterachse: Einzelradaufhängung mit Querlenkern, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator. **Bremse:** Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten; Servobremsergerät, auf Wunsch ABS. **Räder:** Treser Aluminium-Turboräder, vorn 220/45VR415; hinten 230/45VR415, Michelin TRX. **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 210 km/h; Beschleunigung 0-100 km/h 8,7sec.; 1 km mit stehendem Start 28,7sec.; DIN-Verbrauch (Super bleifrei): bei 90 km/h (5. Gang) 6,8 l/100 km; 120 km/h (5. Gang) 7,9 l/100 km; Stadtverkehr 11,7 l/100 km. **Karosserie:** Aluminium-Verbund-Struktur mit korrosionsfreier Kunststoffbeplankung; integrierte Flügelspoiler vorn und hinten; glatter Fahrzeug-Unterboden. **Abmessungen:** Radstand 2.500 mm; Spurweite vorn/hinten 1.455/1.490 mm; Länge 4.045 mm; Breite 1.730 mm; Höhe 1.250 mm; Leergewicht 1.030 kg; zul. Gesamtgewicht 1.350 kg; Kofferrauminhalt nach VDA 190 l; Tankvolumen 72 l.

### Serienausstattung:

Automatische Dachbetätigung (Roadster), Colorverglasung ringsum, 2 elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel, 2 Halogen-Hauptscheinwerfer, 2 Halogen-Nebelscheinwerfer, 2 Halogen-Zusatzscheinwerfer, 2 Rückfahrscheinwerfer, Nebelrückstrahler, schwarze Rückleuchteinheit, Leseleuchte am Dach, Kofferraumbeleuchtung, Rückbank mit verschließbarem Staufach, Fahrersitz-Höhenverstellung, elektrische Heckscheibenheizung, Lenkung mit Cockpit höhenverstellbar.

### M-Ausstattung:

Lederausstattung, Klimaanlage, ABS-Bremssystem, Servolenkung, elektr. Fensterheber, Zentralverriegelung, Scheibenantenne und Radiovorbereitung inkl. Lautsprecheranlage mit 6 Spezial-Lautsprechern, Radiogeräte, elektr. Sitzverstellung links und rechts, Beifahrersitz-Höhenverstellung (mech.), Feuerlöcher, Alarmanlage, Telefoneinbau u.a.

Weiterentwicklungen und Änderungen vorbehalten

September 1987

